

# Aleksandra Mielczarek

---

## Otwarcie polskiego rynku kolejowego przewozów towarowych i pasażerskich : szanse i zagrożenia

---

Studia i Prace Wydziału Nauk Ekonomicznych i Zarządzania 27, 101-123

---

2012

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej [bazhum.muzhp.pl](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

**Aleksandra Milczarek**

Uniwersytet Szczeciński

## **OTWARCIE POLSKIEGO RYNKU KOLEJOWEGO PRZEWOZÓW TOWAROWYCH I PASAŻERSKICH – SZANSE I ZAGROŻENIA**

### **Streszczenie**

Przedmiotem rozważań zawartych w opracowaniu jest otwarcie polskiego rynku kolejowego przewozów towarowych oraz międzynarodowych przewozów pasażerskich. Proces ten jest uwarunkowany licznymi nowelizacjami ustawodawstwa unijnego i państwowego. Artykuł nawiązuje do najbardziej znaczących aktów prawnych z dziedziny kolejnictwa. Omówiono tu także faktyczny stan polskiej kolei i odniesiono się do zmian, które nastąpiły na przestrzeni ostatnich lat. W artykule podjęto próbę weryfikacji szans i zagrożeń, jakie niesie ze sobą liberalizacja rynku kolejowego. Z jednej strony starano się odpowiedzieć, w jaki sposób otwarcie rynku może wpłynąć na odbudowanie wizerunku polskich kolei, stworzyć możliwości rozwoju oraz wzmocnić ich rolę we współczesnej gospodarce, a z drugiej – jakie niesie dla nich zagrożenia.

**Słowa kluczowe:** liberalizacja, rynek kolejowy, przewozy towarowe i pasażerskie.

### **Wprowadzenie**

Infrastruktura transportowa jest jednym z podstawowych czynników warunkujących sprawne funkcjonowanie gospodarki oraz jej rozwój. W Polsce rolę pierwszoplanową odgrywa infrastruktura drogowa, przy dużo mniejszym wykorzystaniu

niu kolei. Rynek kolejowy to część rynku transportowego, na którym świadczone są usługi przewozów osób oraz transport ładunków zestawami składającymi się z lokomotywy oraz wagonów lub zespołów trakcyjnych po wydzielonej drodze szynowej, zwanej torem kolejowym. Obejmuje on nie tylko przewoźników kolejowych oraz ich klientów, ale także całą infrastrukturę transportu kolejowego<sup>1</sup>. Poziom polskiej kolei w znacznym stopniu odbiega od europejskiego. Utrudnia to przedsiębiorstwom funkcjonowanie na rynku oraz obniża ich konkurencyjność. Rynek ten odznacza się bardzo dużym potencjałem rozwojowym i uznaje się go za przyszłościowy, szczególnie w dobie rozwoju szybkich i energooszczędnych kolei. Szansą na rozwój i zmiany może stać się otwarcie polskiego rynku kolejowego przewozów towarowych oraz pasażerskich. Niesie to jednak ze sobą także pewne zagrożenia, a skutki, choć od otwarcia rynku nie minęło jeszcze zbyt wiele czasu, zauważalne są już dzisiaj.

Celem opracowania jest wskazanie szans i zagrożeń, jakie przed polskimi kolejami stwarza otwarcie rynku kolejowego przewozów towarowych oraz międzynarodowych przewozów pasażerskich, ich omówienie oraz wyjaśnienie znaczenia dla całej gospodarki. Do oceny dotychczasowych efektów liberalizacji na polskim rynku kolejowym, dynamiki rozwoju oraz dokonanych zmian wykorzystano analizę danych ilościowych, charakteryzujących polską kolej na przestrzeni ostatnich kilku lat. Następnie na podstawie wniosków i porównań podjęto rozważania dotyczące przyszłych możliwości rozwoju polskich kolei oraz czynników temu zagrażających, wynikających z dalszego trwania i pogłębiania się procesów otwierania rynku kolejowego. W artykule zwrócono także uwagę na zmiany legislacyjne w ustawodawstwie unijnym i państwowym, dotyczącym kolejnictwa.

## 1. Uwarunkowania prawne liberalizacji kolei

Otwarcie polskiego rynku kolejowego uwarunkowane jest przede wszystkim przynależnością do Unii Europejskiej, która za cel przyjęła przeciwdziałanie niekorzystnym tendencjom dotyczącym infrastruktury kolejowej. Komisja Europejska dąży do przełamania niechęci w stosunku do kolei, a tym samym do wzrostu pasażerskich i towarowych przewozów kolejowych celem odciążenia transportu drogowego. Zmiany legislacyjne mają doprowadzić do liberalizacji

---

<sup>1</sup> M. Stajniak, *Podział transportu*, w: *Transport i spedycja*, red. M. Stajniak, M. Hajdul i in., Biblioteka Logistyka, Poznań 2008, s. 29.

warunków transportu między państwami członkowskimi, poprawy jakości oferowanych usług i wzrostu konkurencyjności. Liberalizacja kolei przyniesie korzyści w postaci stworzenia konkurencyjnego rynku transportu szynowego, równych warunków dostępu i łatwiejszego wejścia na ten rynek nowych przedsiębiorstw, a tym samym do wzrostu udziału kolei w rynku przewozowym. Dążenia do uwolnienia rynku kolejowego wymagały harmonizacji warunków działania transportu kolejowego w poszczególnych krajach Unii. Polegała ona na usunięciu zakłóceń w funkcjonowaniu rynków kolejowych i dostosowaniu, ujednoczeniu przepisów technicznych, socjalnych i administracyjnych. Efektem tych działań było między innymi umożliwienie korzystania z sieci kolejowych w różnych państwach członkowskich, wzajemne uznawanie zezwoleń dopuszczających pojazdy szynowe do ruchu, kwalifikacji maszynistów (po zharmonizowaniu sposobów uzyskiwania umiejętności zawodowych) oraz licencji przedsiębiorstw kolejowych, pozwalających na dostęp do infrastruktury kolejowej na terenie Wspólnoty<sup>2</sup>. Prawnym wyrazem dostosowań były następujące dyrektywy, na których opierał się proces liberalizacji rynku kolejowego w Unii Europejskiej w latach 1991–2007:

- Dyrektywa Rady nr 91/440/EEC z dnia 29.07.1991 r. dotycząca rozwoju linii kolejowych i dostępu do infrastruktury oraz przejazdu tranzytem w całej Unii Europejskiej;
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2001/12/WE z dnia 26.02.2001 r. zmieniająca dyrektywę 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych, która należy do pierwszego pakietu kolejowego i dotyczy utworzenia Transeuropejskiej Kolejowej Sieci Towarowej (TERFN) oraz niedyskryminującego dostępu do infrastruktury dla przedsiębiorstw kolejowych transportu międzynarodowego;
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2004/51/WE z dnia 29.04.2004 r. zmieniająca dyrektywę 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych, która wchodzi w skład drugiego pakietu kolejowego. Dyrektywa ta rozszerza prawo dostępu do międzynarodowych przewozów kolejowych na całą sieć oraz udostępnia tory i usługi w terminalach i portach<sup>3</sup>;
- trzeci pakiet kolejowy: Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2007/58/WE z dnia 23.10.2007 r. w sprawie rozwoju kolei Wspólnoty, Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2007/59/WE z dnia 23.10.2007 r. w sprawie

<sup>2</sup> N. Danklefsen, *Transport lądowy: harmonizacja przepisów prawa*, circa.europa.eu, 20.12.2011.

<sup>3</sup> J. Barcik, P. Czech, *Sytuacja transportu kolejowego w Polsce na przełomie ostatnich lat*, cz. 2, Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej nr 68, Gliwice 2010, s. 16.

certyfikacji maszynistów, Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1371/2007 z dnia 23.10.2007 r. w sprawie praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym<sup>4</sup>.

Wynikiem dostosowywania się polskich kolei do przepisów unijnych są liczne ustawy o transporcie kolejowym i rozporządzenia Ministra Infrastruktury. Pierwsze powolne procesy uwalniania rynku kolejowego w Polsce nastąpiły w roku 2000, natomiast w państwach „starej Unii” można było je zauważyć już w roku 1994. Sześć lat opóźnienia w pewnym stopniu tłumaczy duże różnice występujące między polskimi a zagranicznymi liniami kolejowymi. W roku 2000 uchwalono ustawę o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe (PKP), kilkakrotnie zmienianą w latach późniejszych. W 2003 roku powstała ustawa o transporcie kolejowym i wreszcie koncesje zastąpiono ogólnodostępnymi licencjami. Polska dodatkowo wynegocjowała trzyletni okres przejściowy trwający do końca 2006 roku, przewidziany na dokończenie przemian w kolei. W tym czasie obowiązywał ograniczony dostęp przewoźników kolejowych do transeuropejskiej sieci towarowej, która służyła do międzynarodowych przewozów na głównych szlakach kolejowych Unii Europejskiej. W kolejnych latach uchwalono jeszcze kilka ustaw oraz liczne plany, między innymi: Master Plan Transportu Kolejowego w Polsce do roku 2013, Politykę transportową państwa na lata 2006–2025 oraz Strategię rozwoju transportu na lata 2007–2013<sup>5</sup>. Dokumenty te wraz z unijnymi aktami prawnymi zaowocowały znaczącymi zmianami w polskim kolejnictwie. Przemiany dotyczyły przede wszystkim procesów restrukturyzacji narodowego przewoźnika, to jest PKP, uzyskania przez przedsiębiorstwa unijne dostępu do polskiego rynku, a także zdolności konkurencyjnych przez przewoźników kolejowych<sup>6</sup>.

W dniu 1 stycznia 2007 roku w krajach Wspólnoty nastąpiła całkowita liberalizacja rynku kolejowego przewozów towarowych, w tym także kabotażowych. Dotyczyło to również Polski. Oznacza to otwarcie rynku na europejskie przewozy towarowe na 150 tys. km linii kolejowych<sup>7</sup> oraz swobodne przewożenie

<sup>4</sup> M. Starczewska, *Trzeci Pakiet Kolejowy*, „Kurier PKP” 2007, nr 46, s. 12–14; *Prawo Wspólnotowe. Dyrektywy, Rozporządzenia i Decyzje*, www.utk.gov.pl, 20.07.2011.

<sup>5</sup> J. Piechociński, *Raport o stanie rynku kolejowego w Polsce*, wrzesień 2006, www.inforail.pl, 22.07.2011.

<sup>6</sup> J. Barcik, P. Czech, *Sytuacja transportu...*, s. 17.

<sup>7</sup> J. Kowalczyk, *Transport w świetle Strategii Lizbońskiej*, eup.wse.krakow.pl, 20.07.2011.

towarów przez operatorów kolejowych na terenie całej Unii<sup>8</sup>. Zarówno publiczne, jak i prywatne przedsiębiorstwa transportowe, które chcą skorzystać z sieci kolejowej innego kraju, mogą to zrobić pod warunkiem posiadania licencji we własnym kraju i zgody władz kraju, przez który przejeżdżają. Władze zaś mają prawo odmówić zgody, jeżeli przewoźnik nie spełnia europejskich norm, głównie w dziedzinie bezpieczeństwa<sup>9</sup>.

Rynek przewozów pasażerskich został otwarty nieco później, a mianowicie dopiero 1 stycznia 2010 roku, z tym że liberalizacja dotyczyła jedynie przewozów międzynarodowych, dopuszczając kabotaż. „Przewozy kabotażowe polegają na tym, że przewoźnik zarejestrowany za granicą i wykonujący w ramach przewozów międzynarodowych przewozy w Polsce, ma prawo do zabierania pasażerów na polskich stacjach”<sup>10</sup>. Dzięki temu przedsiębiorstwa kolejowe, które posiadają odpowiednie licencje i wymagane certyfikaty bezpieczeństwa, mogą świadczyć międzynarodowe przewozy pasażerskie na terytorium wszystkich państw członkowskich. Przewoźnicy mogą zabierać i wysadzać pasażerów na dowolnych stacjach, leżących na trasie międzynarodowej. Zostało to zorganizowane w taki sposób, aby nowi przewoźnicy międzynarodowi nie napotkali zbyt wielu przeszkód i jednocześnie nie została naruszona *równowaga ekonomiczna w odniesieniu do usług o charakterze publicznym*<sup>11</sup>. Na przykład niemiecki pociąg kursujący na trasie Berlin–Moskwa może wozić pasażerów z Poznania do Warszawy. Ograniczenie w tej kwestii stanowi jedynie ustawa o świadczeniu usług publicznych, która zakłada, że jeżeli przewozy międzynarodowe naruszają równowagę gospodarczą w tym zakresie, to wówczas przewoźnik komercyjny będzie zobowiązany wnieść pewną dopłatę<sup>12</sup>.

Otwarcie rynku kolejowych przewozów towarowych w 2007 roku i międzynarodowych przewozów pasażerskich w roku 2010 znacznie pogłębiło procesy liberalizacji kolei. Dane dotyczące liczby przewozów i przewoźników działają-

<sup>8</sup> S. Ślubowski, *Rynek transportu i logistyki w Polsce. Nowe horyzonty*, Raport ING, maj 2007, s. 28.

<sup>9</sup> E. Radomska, *Polityka konkurencji a funkcjonowanie rynku UE*, Biuletyn Polish Open University „Zarządzanie Zmianami” 2007, nr 7–8.

<sup>10</sup> P. Niewiadomski, *Światelka w kolejowym tunelu*, „Gazeta Samorządu i Administracji” 2010, nr 5.

<sup>11</sup> *III pakiet kolejowy – nowa propozycja Komisji Europejskiej*, „Technika Transportu Szynowego” 2004, nr 3, s. 45–46.

<sup>12</sup> M. Starczewska, *Trzeci Pakiet...*, s. 12–14.

cych na polskim rynku przytaczane w dalszej części pracy ukazują skutki i skalę zmian.

## 2. Diagnoza polskiego transportu kolejowego w latach 2000–2011

Długość linii kolejowych eksploatowanych w Polsce w 2011 roku (stan na 21.07.2011 r.) wynosi ponad 20 tys. km, a dróg publicznych o twardej nawierzchni około 270 tys. km, czyli ponad 13 razy więcej. Stąd dominacja transportu drogowego w przewozie osób i rzeczy.

Jak wynika z danych zawartych w tabeli 1, długość dróg z roku na rok wzrastała. W roku 2000 w Polsce było 250 tys. km dróg publicznych, a 10 lat później już 268 tys. km. Infrastruktura kolejowa niestety nie charakteryzowała się takim trendem, gdyż w latach 2000–2007 długość linii kolejowych malała. W roku 2000 długość czynnych torów wynosiła 22 560 km, a w roku 2007 już tylko 20 107 km. Po otwarciu kolejowego rynku przewozów towarowych (1 stycznia 2007 r.) obserwuje się nieznaczny przyrost długości linii kolejowej, będący wynikiem wejścia na rynek nowych przewoźników i podejmowania przez nich działań modernizacyjnych i inwestycyjnych. Niestety, w 2010 roku długość linii kolejowej ponownie zmalała (w porównaniu do roku 2000 o 10%).

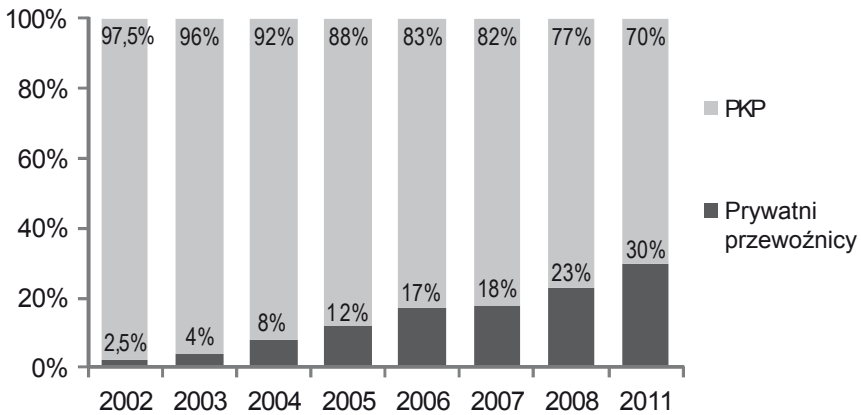
Tabela 1. Długość linii kolejowych eksploatowanych w Polsce i dróg publicznych o twardej nawierzchni w latach 2000–2010 (tys. km)

Rok	Linie kolejowe	Drogi
2000	22,56	250
2001	21,12	248
2002	21,07	250
2003	20,67	249
2004	20,25	252
2005	20,25	254
2006	20,18	256
2007	20,11	259
2008	20,20	261
2009	20,36	268
2010	20,23	brak danych

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS, [www.stat.gov.pl](http://www.stat.gov.pl), 21.07.2011.

Choć taka tendencja nie sprzyja rozwojowi kolei, to na polskim rynku kolejowym występowały także pozytywne zjawiska. Należy za takie uznać np. zmianę proporcji między prywatnymi a państwowymi przedsiębiorstwami funkcjonującymi na rynku; odnotowano wzrost udziału tych pierwszych (rysunek 1). Do 2003 roku rynek kolejowy miał charakter monopolistyczny, do tego monopolistą było przedsiębiorstwo państwowe. Konkurencja jest determinantą rozwoju wolnego rynku, stąd tak wielka rola i nadzieje związane z liberalizacją polskich kolei.

Rysunek 1. Udział PKP i prywatnych przewoźników w rynku kolejowym w Polsce w latach 2002–2011



Źródło: opracowanie własne na podstawie: B. Trochymiak, *Dostęp do infrastruktury utrudnia liberalizację rynku usług kolejowych*, „Gazeta Prawna” 2007, nr 89, [www.gazetaprawna.pl](http://www.gazetaprawna.pl), 9.05.2007; *Ekspert: dzięki akcesji mamy rynek kolejowych przewozów towarowych*, [www.finance.wp.pl](http://www.finance.wp.pl), 20.07.2011; *Okrągły stół pełen postulatów*, [www.rynek-kolejowy.pl](http://www.rynek-kolejowy.pl), 20.07.2011; *Raport społeczny o stanie rynku kolejowego w Polsce za rok 2007*, zespół pod kier. J. Piechocińskiego, Warszawa 2008.

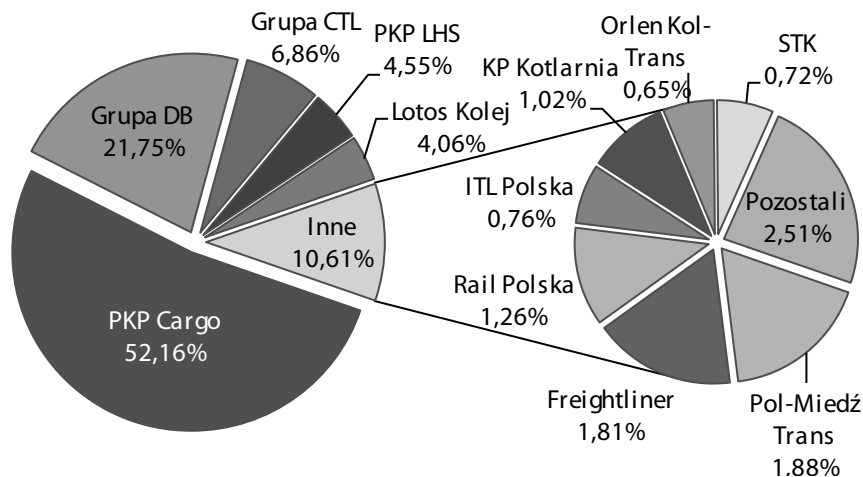
W 2002 roku udział prywatnych przewoźników w rynku wynosił jedynie 2,5%. W ciągu czterech lat (2002–2006) wzrósł on prawie pięciokrotnie, mimo że prywatni przedsiębiorcy napotykali wiele trudności. W 2007 roku firmy prywatne opanowały 18% rynku, zaś w roku 2011 było to już 30%. „Na koniec 2006 roku najważniejszym graczem rynku przewozów towarowych było PKP Cargo (78,23%), drugie miejsce zajmowało CTL (5,6%), a trzecie PKP LHS (4,75%)”<sup>13</sup>. Proporcje te ulegały ciągłym zmianom i w pierwszym kwartale 2011 roku PKP Cargo nadal posiadało największy udział w rynku według przewiezio-

<sup>13</sup> J. Wojdyga, *Własnym torem*, „CEO Magazyn Top Menedżerów” 2007, nr 5.



nej masy ładunków, jednak stanowiło to już tylko 52,16% rynku. Dalej znalazły się spółki grupy kapitałowej DB Schenker (21,7%) i na trzecim miejscu Grupa CTL (6,86%), co zobrazowano na rysunku 2.

Rysunek 2. Udział przewoźników w rynku kolejowym według przewiezionej masy ładunków w I kwartale 2011 roku



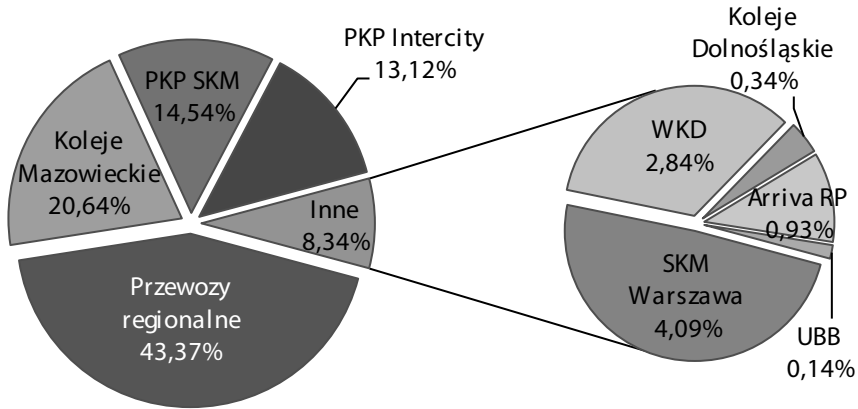
Źródło: Raport UTK: *Rynek transportu kolejowego. Przewozy ładunków w I kwartale 2011*, maj 2011, [www.utk.gov.pl](http://www.utk.gov.pl), 23.07.2011.

W dziedzinie komunikacji międzynarodowej przewóz ładunków zdominowało PKP Cargo, zajmując 71% rynku i PKP LHS z udziałem 15,57%<sup>14</sup>. Na rynku przewozów pasażerskich obserwuje się nowy trend polegający na tym, że opanowują go spółki będące własnością samorządów. To one w pierwszym kwartale 2011 roku przewiozły największą liczbę pasażerów, to jest 46,4 mln osób, co stanowiło 71,2% całego rynku kolejowego<sup>15</sup>. Udziały poszczególnych firm w dziedzinie przewozów pasażerskich przedstawiono na rysunku 3.

<sup>14</sup> Raport UTK: *Rynek transportu kolejowego. Przewozy ładunków w I kwartale 2011*, maj 2011, [www.utk.gov.pl](http://www.utk.gov.pl).23.07.2011.

<sup>15</sup> Raport UTK: *Rynek transportu kolejowego. Przewozy osób w I kwartale 2011*, czerwiec 2011, [www.utk.gov.pl](http://www.utk.gov.pl).23.07.2011.

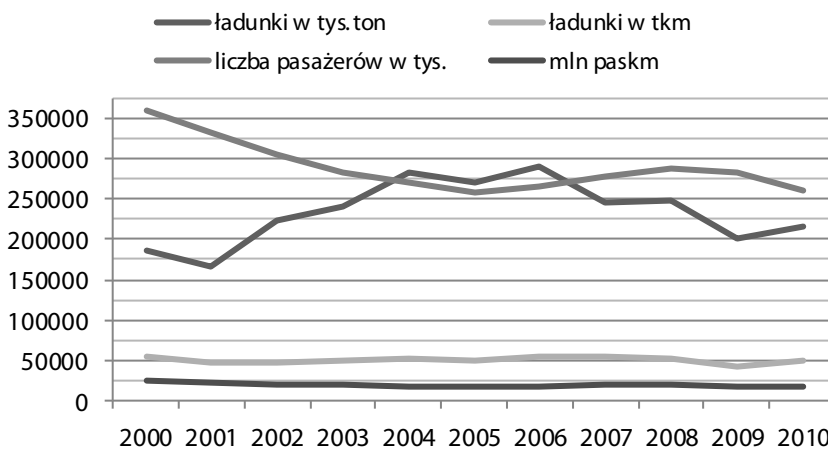
Rysunek 3. Udziały przewoźników w rynku według przewiezionej liczby pasażerów w I kwartale 2011 roku



Źródło: Raport UTK: Rynek transportu kolejowego. Przewozy osób w I kwartale 2011, czerwiec 2011, [www.utk.gov.pl](http://www.utk.gov.pl), 23.07.2011.

W latach 2000–2010 kolejowy transport towarowy i pasażerski charakteryzował się bardzo dużą zmiennością (rysunek 4). Ilość przewożonych ładunków (w tonach) oraz liczebność pasażerów raz rosła, raz malała, natomiast przewozy w tonokilometrach oraz pasażerokilometrach charakteryzowały się względną stałością.

Rysunek 4. Przewóz towarów i pasażerów oraz praca przewoźnicza w latach 2000–2010



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS, [www.stat.gov.pl](http://www.stat.gov.pl), 21.07.2011.

Na obserwowane spadki przewozów towarowych wpłynął przede wszystkim upadek polskich kopalń, gdyż węgiel był dominującym ładunkiem transportowanym koleją. Kiedy jego przewozy uległy radykalnemu zmniejszeniu, przewoźnicy musieli skupić się na transporcie innych grup towarowych i wyspecjalizować w nowego rodzaju usługach transportowych. W I kwartale 2011 roku masa przewiezionych ładunków wzrosła o 13,7% w stosunku do analogicznego okresu roku poprzedniego, a praca wyrażona w tonokilometrach – o 22,6%<sup>16</sup>. Wzrost przewiezionej liczby pasażerów w tym samym okresie wyniósł jedynie 0,3%. Od stycznia do marca 2011 roku koleją jechało 65,1 mln pasażerów, to jest o 149 tys. więcej niż w I kwartale ubiegłego roku. Praca przewozowa w transporcie osób w tym czasie wzrosła o 1,15%<sup>17</sup>. Większe zmiany procentowe obserwowane w transporcie towarów wynikają z wcześniej rozpoczętych procesów liberalizacji tego rynku oraz ich szerszego zasięgu.

Najlepszym parametrem ukazującym skutki otwarcia polskiego rynku kolejowego jest liczba przewoźników działających na tym obszarze. W 2002 roku w Polsce działało 34 licencjonowanych przewoźników kolejowych, którzy posiadali licencje na przewozy osób, rzeczy i/lub udostępnianie pojazdów trakcyjnych. W lutym 2004 roku liczba ta zmniejszyła się do 21 podmiotów<sup>18</sup>. W kolejnych latach przybywało firm obsługujących transport kolejowy. Już w 2006 roku Polskę nazwano „europejskim liderem liberalizacji rynku kolejowego” nie tylko ze względu na znaczną liczbę udzielonych licencji, ale także największy w Europie przyrost udziału w rynku przewoźników prywatnych<sup>19</sup>. Liczba przewoźników wykazuje stałą tendencję rosnącą, co jest korzystne z punktu widzenia rozwoju konkurencyjności na rynku kolejowym. Według danych Urzędu Transportu Kolejowego, obecnie w Polsce funkcjonuje 89 przewoźników kolejowych, posiadających w sumie 161 licencji<sup>20</sup>. Do realizowania przewozów pasażerskich uprawnionych jest 35 podmiotów, a do przewozów towarowych – 71, choć nie-

<sup>16</sup> Raport UTK: *Rynek transportu kolejowego. Przewozy ładunków w I kwartale 2011*, maj 2011, [www.utk.gov.pl](http://www.utk.gov.pl) 23.07.2011.

<sup>17</sup> Raport UTK: *Rynek transportu kolejowego. Przewozy osób w I kwartale 2011*, czerwiec 2011, [www.utk.gov.pl](http://www.utk.gov.pl) 23.07.2011.

<sup>18</sup> A. Fularz, *Będzie mniej konkurencji dla PKP*, *Centrum Statystyki Kolejowej*, Discussion Paper 145, marzec 2004.

<sup>19</sup> D. Ciepela, *Polska jest europejskim liderem liberalizacji rynku kolejowego*, [www.wnp.pl](http://www.wnp.pl), 23.07.2011.

<sup>20</sup> *Licencjonowanie*, [www.utk.gov.pl](http://www.utk.gov.pl), 23.07.2011.

wszystkie je realizują<sup>21</sup>. W 2009 roku było to odpowiednio 14 i 41 przewoźników<sup>22</sup>. Od stycznia do marca 2011 roku prezes Urzędu Transportu Kolejowego wydał tylko jedną licencję umożliwiającą prowadzenie przewozów osób i dwie licencje na realizację przewozów kolejowych rzeczy<sup>23</sup>. Jeśli chodzi o przewozy pasażerskie, został otwarty jedynie rynek międzynarodowy a nie krajowy, ale istnieje możliwość wejścia na polski rynek kolejowy w formie pośredniej. Przykładowo może to być akwizycja przez podmiot zagraniczny polskiego przewoźnika, który posiada licencję na przewozy pasażerskie, lub powstanie na prawie polskim podmiotu, który uzyska licencję zgodnie z ustawą o transporcie kolejowym<sup>24</sup>. Dalszy wzrost liczby przewoźników, jak i wydanych zezwoleń ciągle jest możliwy, tym bardziej że podmioty zagraniczne są zainteresowane wkroczeniem na polski rynek kolejowy.

### 3. Szanse polskiej kolei wynikające z otwarcia rynku kolejowego

Polskie przewozy kolejowe pozostawiają wiele do życzenia, jednak zmiany, jakie przyniosła liberalizacja tego rynku w ostatnich latach, są ogromne i pozwalają na pozytywne rokowania. Szanse, jakie Polsce daje otwarcie kolejowego rynku przewozów pasażerskich i towarowych, są następujące:

- rozwój konkurencji wewnątrzgałęziowej<sup>25</sup>;
- wzrost jakości usług transportowych i większe możliwości wyboru formy i sposobu przewozu, ponieważ na rynku obecna jest większa liczba podmiotów realnie ze sobą konkurujących, co z kolei wpływa na obniżkę cen;
- eliminacja praktyk dyskryminacji przewoźników;
- wzrost mobilności społecznej i w konsekwencji poprawa elastyczności funkcjonowania rynku pracy;

<sup>21</sup> Raport UTK: *Rynek transportu kolejowego. Przewozy osób...*

<sup>22</sup> F. Nietz, *Bezpieczny i konkurencyjny – polski rynek kolejowy w 2009*, „Polska Gazeta Transportowa” 2010, nr 14.

<sup>23</sup> Raport UTK: *Rynek transportu kolejowego. Przewozy ładunków...*

<sup>24</sup> P. Niewiadomski, *Światelka...*

<sup>25</sup> P. Zalewski, *Szanse i zagrożenia funkcjonowania transportu kolejowego w warunkach jednoczącej się Europy*, w: *Szanse i zagrożenia funkcjonowania przedsiębiorstw transportu, spedycji i łączności w warunkach jednolitego europejskiego rynku transportowego*, red. S. Dziadek, A. Lipińska-Słota, AE w Katowicach, Katowice 2001, s. 266, 269.

- postępująca standaryzacja urządzeń i technik transportowych oraz rozwój nowoczesnych metod i technologii, w tym też sposobów inteligentnego zarządzania ruchem<sup>26</sup>;
- większa aktywizacja gospodarcza i rozszerzenie działalności przez działanie na rynkach innych państw unijnych;
- wzrost innowacji przez zwiększanie rynków zbytu, stymulowanie transferu technologii oraz przyciąganie zagranicznych inwestycji; lepsza integracja rynków;
- wpływ na funkcjonowanie przedsiębiorstw (bezpośredni wpływ poprawy funkcjonowania transportu na koszty firm jest nieznaczny, ale usprawnienia transportowe mogą umożliwić firmom reorganizację i korzystanie z dodatkowych oszczędności kosztowych);
- zapewnienie rozwoju jednostkom najbardziej efektywnym i eliminacja z rynku podmiotów świadczących usługi niskiej jakości, na które nie ma zapotrzebowania, oraz mających wysokie koszty produkcji<sup>27</sup>;
- radykalna poprawa stanu infrastruktury przy jednoczesnym ograniczaniu kosztów dostępu do niej<sup>28</sup>.

Obserwuje się postępujący proces wzrostu konkurencyjności tego rynku – nastąpił szybki rozwój sektora prywatnego i sukcesywne zmniejszanie się dominacji spółek grupy PKP<sup>29</sup>. Warunki ekonomiczno-prawne w coraz większym stopniu pozwalają nowym przewoźnikom kolejowym działać na polskim rynku, a tym samym umożliwiają dalszą zmianę jego struktury na korzyść sektora prywatnego. Będzie to równoznaczne z dalszym zmniejszaniem się wskaźnika Herfindahla–Hirschmanna (HHI), stosowanego przez Unię Europejską. Za jego pomocą określa się stopień zagęszczenia i poziom konkurencyjności w danej branży. Wskaźnik ten przyjmuje wartości od  $1/n$  (gdzie  $n$  jest liczbą przedsiębiorstw na danym rynku) dla doskonałej konkurencji do 1 dla monopolu<sup>30</sup>. W 2003 roku HHI dla przewozów towarowych w Polsce wynosił 0,84, a dla pa-

---

<sup>26</sup> J. Kowalczyk, *Transport...*

<sup>27</sup> A. Koźlak, *Ekonomika transportu, Teoria i praktyka gospodarcza*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2008, s. 73, 255.

<sup>28</sup> E. Mendyk, *Ekonomika transportu*, Wyższa Szkoła Logistyki, Poznań 2009, s. 356.

<sup>29</sup> F. Nietz, *Bezpieczny...*

<sup>30</sup> J. Barcik, P. Czech, *Sytuacja transportu...*, s. 8.

sażerskich – 0,68, natomiast w 2009 roku przyjął on odpowiednio wartość 0,44 i 0,41<sup>31</sup>.

Więcej przewoźników to większa konkurencja, a ta stwarza dla polskiej kolei zarówno szanse, jak i zagrożenia. Obecność wielu firm na rynku oznacza rywalizację o klienta, a jednym ze skuteczniejszych jej sposobów jest wojna cenowa. W dziedzinie przewozów osób spółki wyodrębnione głównie z PKP oraz samorządowe spółki kolejowe działają bardzo często w tych samych obszarach infrastruktury kolejowej, doprowadzając niekiedy do absurdalnych sytuacji<sup>32</sup>. Korzystają na tym klienci, którzy mogą nabyć bilety po niższych cenach czy wybrać jeden z wielu odjeżdżających o tej samej porze pociągów. Pasażerowie mogą też wybierać z bogatszej oferty świadczonych usług. Większe zróżnicowanie cenowe jest dostrzegalne, jeśli chodzi o przewozy towarowe. Jest to uwarunkowane całkowitym otwarciem tego rynku oraz wyraźnie większą liczbą przewoźników. Ceny transportu towarów uległy na przestrzeni ostatnich lat znacznej obniżce. Od momentu rozpoczęcia liberalizacji tego segmentu stawki przewozowe obniżyły się średnio o 15%–20%. Dalszy spadek jest nadal przewidywany z uwagi na zaostrzoną konkurencję, będącą wynikiem wejścia na rynek zagranicznych spółek, które dysponują nieporównywalnie większymi możliwościami finansowymi<sup>33</sup>. Dodatkowo poprawie ulega organizacja przewozów, pozwalająca na zmniejszenie udziału tzw. pustych przebiegów i pełniejsze wykorzystanie potencjału transportowego, co generuje niższe koszty<sup>34</sup>.

Być może w ślad za spadającymi cenami transportu towarów oraz niższymi cenami biletów pasażerskich pójda także opłaty za korzystanie z polskich torów. Należą one do najwyższych w Europie i w sposób zagadkowy ulegają częstym niekontrolowanym zmianom. Przewoźnicy nie mogą liczyć na ich stałość podczas trwania kontraktów, co znacznie utrudnia im funkcjonowanie. W Polsce rząd pokrywa jedynie 20% kosztów dostępu do torów, gdy w krajach europejskich jest to średnio 53%, a w Europie Zachodniej – nawet 72%<sup>35</sup>. Dostosowy-

<sup>31</sup> F. Nietz, *Bezpieczny...*

<sup>32</sup> T. Zygmunt, *Rola transportu kolejowego w zamierzeniach Unii Europejskiej*, „Infrastruktura transportu” 2008, nr 3, s. 10–12.

<sup>33</sup> S. Ślubowski, *Rynek transportu...*, s. 28.

<sup>34</sup> A. Lipińska-Słota, *Wybrane zagadnienia opłacalności modernizacji kolejowych ciągów komunikacyjnych o istotnym znaczeniu dla tranzytu przez Polskę*, w: *Szanse i zagrożenia...*, s. 22.

<sup>35</sup> *Jak to się robi na świecie*, www.parkiet.com, 3.08.2011.

wanie polskiej infrastruktury kolejowej do standardów europejskich i jej rozwój rozbudzają nadzieję na zmiany także w tej kwestii.

Kolejnym pozytywnym aspektem otwarcia rynku kolei jest zróżnicowanie usług świadczonych przez przewoźników. Przedsiębiorcy prywatni sami muszą zadbać o utrzymanie swojej pozycji na rynku lub jej polepszenie, przez co starają się wyróżniać na tle innych firm i oferują coraz bogatszy wachlarz usług. Przewoźnicy wychodzą naprzeciw oczekiwaniom klientów i zaspokajają ich potrzeby. Wraz z różnorodnością ofert poprawia się także ich jakość. Świadczone usługi w coraz większym stopniu cechuje terminowość, niezawodność i kompleksowość. Dotyczy to głównie transportu towarów, który w ciągu ostatnich kilku lat przeszedł bardzo dużą przemianę. Zmienił się nie tylko rodzaj transportowanych dóbr, ale także charakter tych przewozów. Po upadku kopalń transportuje się coraz mniej węgla, choć nadal pozostaje on dominującym produktem, rosną natomiast udziały takich dóbr, jak: kruszywa, piasek, żwir, rudy. Transport kolejowy w Polsce dotyczy głównie surowców. Udział towarów wysoko przetworzonych jest nieznaczny, a zalicza się do nich przede wszystkim: chemikalia, produkty rafinacji ropy naftowej, metale i wyroby metalowe, produkty rolnictwa i surowce wtórne<sup>36</sup>. Obecnie dąży się do zwiększenia ilości dóbr przetworzonych przewożonych koleją, gdyż taki transport jest jeszcze w Polsce słabo rozwinięty. Na rynek mają szansę wejść przedsiębiorstwa specjalizujące się w tego rodzaju usługach, jak i firmy zagraniczne mające doświadczenie w tym zakresie. Liberalizacja kolei jest doskonałą szansą, aby ten obszar zaktywizować i doprowadzić do poziomu porównywalnego z państwami Wspólnoty.

Niski poziom cechuje też kolejowy transport tranzytowy oraz transport intermodalny. Ten ostatni polega na przewozie ładunków jedną jednostką – kontenerem, nadwoziem wymiennym, naczepą lub przyczepą – na całej długości trasy przy wykorzystaniu kilku różnych środków transportu. Gdy w grę wchodzi kolej i transport morski, wówczas jest to transport kombinowany. Udział kolei w transporcie intermodalnym systematycznie rośnie, a najczęściej wykorzystywaną jednostką transportową są kontenery, których udział w tego rodzaju przewozach wynosi blisko 98%<sup>37</sup>. Otwarcie rynku przewozów towarowych przyczynia się do stopniowego odchodzenia od przewożenia koleją jedynie surowców. Transportuje się coraz więcej dóbr przetworzonych, a także rozwija się transport

<sup>36</sup> Raport UTK: *Rynek transportu kolejowego. Przewozy ładunków...*

<sup>37</sup> Raport UTK: *Rynek transportu kolejowego. Przewozy ładunków...*

międzynarodowy, w ramach którego kolej może być szybsza i bardziej efektywna niż przewozy drogowe<sup>38</sup>. Dzięki tym zmianom pojawia się duża szansa przeniesienia na tory znacznej części ładunków przewożonych transportem drogowym, co spowodowałoby wzrost konkurencyjności kolei względem pozostałych środków lokomocji. Przewozy intermodalne są ku temu najlepszą przesłanką, tym bardziej że przewoźnicy działający na polskim rynku kolejowym coraz częściej zaczynają się tym zajmować, rozszerzając swoje oferty i budując sieć kompleksowych usług logistycznych.

Jakość podróżowania w ruchu pasażerskim ulega dużo wolniejszym przemianom, widać jednak duże szanse na jej poprawę. Rola kolei w przewozie osób będzie się stale zwiększała. Jest to transport względnie bezpieczny zarówno dla ludzi, jak i środowiska. Liczba wypadków kolejowych jest zdecydowanie mniejsza niż drogowych, kolej emituje też mniej hałasu oraz zanieczyszczeń powietrza. Do tego dochodzą współczesne możliwości związane z szybkością przemieszczania się i komfortem podróży. Ciągłe zagospodarowywanie pozostałych wolnych przestrzeni miejskich oraz budowa osiedli mieszkaniowych wraz z całą infrastrukturą na obrzeżach miast powodują dynamiczne rozrastanie się miejskich aglomeracji. Miasta są coraz bardziej zakorkowane i dochodzi do przeciążenia ekosystemu. W chwili obecnej zagrożona jest nawet przepustowość transeuropejskiej sieci transportowej. Z tego powodu władze zaczynają doceniać transport kolejowy i przypisują mu coraz większe znaczenie. Dąży się do połączenia koleją podmiejską centrów i obrzeży miast z dworcami, lotniskami, portami, centrami przeładunkowymi i pasażerskimi. W Europie Zachodniej sieci takich połączeń funkcjonują od dawna, ułatwiając mieszkańcom codzienne przemieszczanie się. W Polsce sieci te dopiero powstają na terenie dużych aglomeracji, czego przykładem jest Warszawa. Coraz lepsze połączenia uruchamia się między dużymi miastami. W Polsce średnie odległości między nimi wynoszą około 300–400 km. Tworzenie nowoczesnych połączeń między aglomeracjami oraz wewnątrz nich to przyszłość kolei, która na tym polu jeszcze raczkuje. Istnieje wiele możliwości rozwoju, do wdrożenia czekają nowe technologie i nowoczesne rozwiązania. Kolejowe spółki samorządowe oraz zagraniczne podmioty dostrzegają w przewozie osób duży potencjał. Na polski rynek przewozów pasażerskich chce wejść niemiecki DB, a także koleje austriackie i czeskie<sup>39</sup>. Pasażerowie oczekują poprawy

<sup>38</sup> S. Ślubowski, *Rynek transportu...*, s. 28.

<sup>39</sup> A. Sadowski, *Nasz rynek kolejowy jest do otwarcia*, [www.rynek-kolejowy.pl](http://www.rynek-kolejowy.pl), 6.08.2011.



warunków podróży, a ich wymagania dotyczą między innymi: czasu i bezpośredniości podróży, wygody i komfortu, dostępności, kosztu podróży, bezpieczeństwa, niezawodności i informacji<sup>40</sup>. Większość z tych oczekiwań pozostaje niezaspokojona, nie mówiąc już o spełnieniu wszystkich ich równocześnie, chociaż nowi przewoźnicy starają się w najwyższym stopniu odpowiedzieć na potrzeby i wymagania stawiane przez klientów. Otwarcie rynku prowadzi do większej konkurencyjności, w wyniku której przewoźnicy będą podnosić standardy usług oferowanych pasażerom i chociaż częściowo obniżać ceny.

Liberalizacja rynku w zakresie przewozów pasażerskich to nie tylko szansa na poprawę warunków podróży, ale także możliwość rozbudowy całej sieci połączeń kolejowych w Polsce. Dokonuje się modernizacji, a nawet wymiany taboru, zaś dzięki zróżnicowaniu usług pasażerowie otrzymali możliwość wyboru. Kolej staje się coraz bardziej atrakcyjnym środkiem lokomocji, a przez to konkurencją dla transportu drogowego.

Otwieranie polskiego rynku kolei przyczynia się do rozwoju gospodarki krajowej. Następuje tutaj reakcja łańcuchowa i rozruch jednej branży napędza rozwój kolejnych. Na różne gałęzie gospodarki w różnym stopniu oddziałuje jakość infrastruktury, zdolność przepustowa szlaków komunikacyjnych, sprawność działania przedsiębiorstw transportowych czy jakość świadczonych usług. Transport wpływa na warunki zaopatrzenia i zbytu, realizację produkcji oraz jej koszty. Może przyspieszyć i usprawnić procesy produkcji, ale także je zahamować niewystarczającą zdolnością przewozową czy z powodu zakłóceń w dostawach. Ostatecznie kolej może przyczyniać się do wzrostu obrotów przedsiębiorstw, wpływając na końcowe koszty produkcji. Kolej jako jeden z rodzajów transportu uczestniczy także w tworzeniu i podziale PKB. Jest znaczącym źródłem dochodów budżetowych (wpłacane podatki), zatem im sprawniejszy system komunikacyjny, tym większe wpływy<sup>41</sup>, a im lepiej funkcjonująca kolej, tym lepsza sytuacja branży okołokolejowej. W Polsce przemysł ten znajduje się na wyjątkowo wysokim poziomie; rodzime firmy działające w sektorze infrastruktury kolejowej należą do najlepszych w Europie. Na przykład mało kto wie, że w Polsce produkuje się podkłady strunobetonowe w ośmioprętowej technologii, których trwałość ocenia się na 50 lat. Warto dodać, że przeszły one pomyślnie unikalne testy w ekstremalnie trudnych warunkach na torze próbnym Szczerbin-

<sup>40</sup> A. Mężyk, S. Zamkowska, *Podnoszenie jakości usług w przewozach pasażerskich*, „Technika Transportu Szynowego” 2004, nr 3, s. 21–27.

<sup>41</sup> A. Koźlak, *Ekonomika transportu...*, s. 69–77.

ka pod Moskwą, „nokautując” podkłady niemieckie i fińskie. Po torach z tymi podkładami przepuszczono tonaż 3,2 mld ton, a ich zużycie nie wyniosło nawet 5%. Ponadto polscy konstruktorzy jednej z firm wraz z naukowcami stworzyli licznik osi, który jest wysoce odporny na zakłócenia powodowane przez hamulce wiroprądowe i płozowe. Był on testowany na torach TGV we Francji do prędkości 350 km/h oraz na torach ICE w Niemczech<sup>42</sup>. Polski przemysł kolejowy posiada ogromne możliwości, których w kraju się po prostu nie wykorzystuje. Wspomniane firmy potrafią nie tylko zmodernizować linie, wyprodukować nowoczesną lokomotywę, ale także zbudować szybkie linie kolejowe. Liberalizacja pozwala mieć nadzieję na budowę szybkich kolei w niedalekiej przyszłości także w Polsce. Winna ona przyspieszyć ten proces. Kiedy w segmencie kolejowym będą podejmowane inwestycje i wprowadzane innowacje, a wchodzące na rynek firmy zagraniczne i powstające nowe podmioty dadzą sygnał, że branża ta posiada potencjał, wówczas być może stanie się ona atrakcyjna dla ludzi młodych i wykształconych. Od 20 lat na kolei i w przemyśle z nią związanym nie było naboru do pracy<sup>43</sup>, wręcz przeciwnie – jest to obszar kojarzony z licznymi zwolnieniami.

Jak już wspomniano, konkurencja wpływa na poziom cen i w 2009 roku powstrzymała wzrost cen wielu towarów. Należy pamiętać, że 10% kosztów każdego produktu stanowi usługa transportowa, stąd jej potaniecie pozwoliło przedsiębiorstwom na dokonanie oszczędności<sup>44</sup>. Uogólniając, można powiedzieć, że otwarcie rynku kolei zapewniło Polsce niższą inflację, a pogłębianie się tego procesu może w przyszłości umożliwić zahamowanie jej wzrostu. Oprócz szerszego dostępu do rynku, liberalizacja przyniosła wiele zmian w obowiązujących przepisach. Ważnym punktem stały się wymagania dotyczące certyfikatów i zezwoleń, które wpływają na poprawę bezpieczeństwa ruchu. Obecnie jest to jeden z czynników wpływających na konkurencyjność przewoźników kolejowych. Wraz z komfortem podwyższa się bezpieczeństwo podróży koleją.

Liberalizacja kolejnictwa jest także szansą dla polskich podmiotów. Choć mowa tutaj o otwarciu polskiego rynku, to proces ten dotyczy całej Unii Europejskiej. Polscy przewoźnicy mają możliwość ekspansji na rynki zagraniczne,

---

<sup>42</sup> J. Dyduch, *Polski rynek kolejowy w Unii Europejskiej*, „Infrastruktura Transportu” 2010, nr 4., s. 16–17.

<sup>43</sup> Ibidem.

<sup>44</sup> *Ekspert: dzięki akcesji mamy rynek przewozów transportowych*, [www.finance.wp.pl](http://www.finance.wp.pl), 20.07.2011.

zwłaszcza jeśli chodzi o transport towarowy, zwiększając tym samym obszar swojej działalności oraz mnożąc zyski. Z szansy tej korzysta przede wszystkim grupa PKP Cargo, uczestnicząc w międzynarodowym transporcie intermodalnym.

#### 4. Zagrożenia dla polskiej kolei wynikające z otwarcia rynku kolejowego

Negatywne skutki otwarcia rynku kolejowego w Polsce mogą się przejawiać w postaci następujących zagrożeń dla polskich kolei:

- napływ zagranicznych firm oferujących usługi kolejowe i – co się z tym wiąże – wzajemne odbieranie sobie klientów;
- naciski krajowych przewoźników, którzy obawiają się zagranicznej konkurencji z powodu różnic jakości i kosztów świadczonych usług;
- wojna cenowa pomiędzy przewoźnikami, zagrożenie cenami dumpingowymi;
- nasilona konkurencja, zwłaszcza cenowa, prowadząca do obniżenia rentowności całej gałęzi transportu oraz brak kontroli nad nią, prowadzący do zachwiania równowagi na rynku;
- obawy o zachwianie bilansu płatniczego (o zbyt duży import usług transportowych);
- bezpowrotne niszczenie walorów krajobrazowych i przyrodniczych przez inwestycje transportowe lokalizowane w regionach dotąd trudno dostępnych<sup>45</sup>;
- trudności niektórych przewoźników z wywiązywaniem się z realizacji kontraktów pozyskanych po niezwykle niskich cenach<sup>46</sup>.

Przeciwnicy otwartego rynku kolei zwracają uwagę na zagrożenie ze strony przewoźników zagranicznych, którzy realizując przewozy międzynarodowe czy kabotażowe na terenie Polski, mogą odbierać klientów polskim spółkom. Obecnie zagraniczne podmioty nie mają zbyt dużego pola do działania w zakresie przewozów pasażerskich, ale zagrożenie jest realne. Należy jednak podkreślić, że analitycy i eksperci rynkowi nie przewidują masowego napływu konkurencji z Unii<sup>47</sup>. Poza tym w obawie przed konkurencją polskie podmioty otrzymują

<sup>45</sup> A. Koźlak, *Ekonomika transportu...*, s. 74, 222, 256.

<sup>46</sup> E. Radomska, *Polityka konkurencji...*

<sup>47</sup> S. Ślubowski, *Rynek transportu...* s. 28.

impuls do podejmowania różnorodnych działań, takich jak unowocześnianie czy różnicowanie usług, ofert i cen.

Rynek przewozów towarowych jest otwarty, ale wyróżniają się tam dwa podmioty, to jest PKP Cargo i DB Schenker. PKP Cargo obejmuje 52,16% rynku i jego udział ciągle maleje, natomiast DB Schenker posiada obecnie 21,7% rynku, a dąży do objęcia 25%. Udziały pozostałych spółek są jedynie kilkuprocentowe, stąd niektórzy obawiają się duopolu obu tych firm<sup>48</sup>. Przejęcie rynku kolejowego przez zagranicznych przewoźników jest raczej niemożliwe, gdyż państwo posiada w swoich rękach aparat służący ochronie interesów polskich podmiotów i dotychczas dosyć skutecznie broni tego segmentu. Otwarcie polskiego rynku kolejowego przewozów towarowych i pasażerskich może przynieść naprawdę wymierne korzyści pod warunkiem dopuszczenia obcych przewoźników oraz dobrej współpracy wszystkich podmiotów i władz państwa. Skorzystają na tym nie tylko klienci bezpośrednio korzystający z transportu szynowego, ale także wszystkie branże pośrednio z nim związane czy chociażby cały przemysł okołokolejowy. Pojawianie się nowych przewoźników, wejście spółek zagranicznych i wdrażanie nowego ustawodawstwa zaowocowały aktywizacją branży kolejowej. Rozpoczęto liczne inwestycje, prace naprawcze i modernizacyjne, a przede wszystkim na tory wprowadzono nowe składy oraz rozpoczęto modernizację linii, przystosowując ją do szybszych prędkości. Dzięki temu przemysł okołokolejowy otrzymuje nowe zlecenia i może funkcjonować. Daje on zatrudnienie około 500 tys. osób<sup>49</sup>.

Otwarcie rynku kolejowego budzi obawy, że zagraniczne podmioty będą zatrudniać swoich rodaków. W przypadku aparatów zarządczych czy organów organizacyjnych danych spółek rzeczywiście mogą one pozostać w krajach macierzystych, ale z reguły na nowe miejsca pracy w obcym kraju zatrudnia się lokalnych pracowników. Realnym zagrożeniem jest natomiast podział zysków tych firm. W zależności od przyjętych rozwiązań prawnych ich dochody niekoniernie muszą zasilać budżet Polski. W związku z uwalnianiem rynku pojawiają się na nim jednak nie tylko podmioty zagraniczne, ale także nowi przewoźnicy krajowi.

---

<sup>48</sup> *Ekspert: dzięki akcesji...*

<sup>49</sup> J. Dyduch, *Polski rynek kolejowy...*, s. 16–17.

## Podsumowanie

Polska bardzo długo broniła dostępu do rynku kolejowego. Wywalczony 3-letni okres przejściowy starano się jeszcze wydłużyć, inaczej niż w przypadku rządu Hiszpanii, który szybsze otwarcie rynku uważał za bardziej korzystne dla gospodarki<sup>50</sup>. Otwarcie polskiego rynku kolejowego przewozów pasażerskich i towarowych doprowadziło do likwidacji monopolu PKP, choć nadal jest to jedna z dominujących grup. Na rynku pojawiła się konkurencja, wielu nowych przewoźników zarówno krajowych, jak i zagranicznych, co wywołało wiele pozytywnych zmian. Czując zagrożenie, podmioty musiały przyjąć pozycję aktywnego, a nie tylko biernego uczestnika rynku. Obniżono ceny, rozpoczął się rozwój infrastruktury kolejowej, wprowadzono wiele usprawnień, ulepszeń, podejmuje się też inwestycje. Dostrzeżono wielki potencjał polskich kolei. Przewoźnicy z zagranicy chcą wejść na polski rynek kolejowy, którego perspektywy rozwoju są bardzo szerokie. Konkurencja już jest i będzie się dalej rozwijać, przynosząc korzyści wszystkim klientom transportu szynowego i nie tylko. Kolej nie jest sektorem zamkniętym, działającym dla siebie, ale jest powiązana z wieloma dziedzinami życia – od przemysłu po turystykę. Wpływa ona na ceny usług, surowców i towarów, a w konsekwencji oddziałuje na całą gospodarkę.

Według oceny wartości rynku dokonanej przez profesora Bogusława Liberadzkiego, obecnie na polskim rynku kolejowym osiągalny jest poziom 400 mln ton rocznie w przewozach towarowych i 500 mln pasażerów w przewozach osób. Łączna roczna sprzedaż przez kolej i na jej rzecz jest możliwa w wysokości 30 mld zł, choć osiąga się jedynie 9,6 mld zł<sup>51</sup>. Otwarcie rynku kolejowego to szansa rozwoju dla samej kolei oraz gospodarki, w tym rodzimych przedsiębiorstw. Zagrożenia także istnieją, jednak bez podjęcia ryzyka nie będzie możliwości wykorzystania wszystkich okazji, nie będzie postępu. Wiele poważnych zagrożeń, także ogólnogospodarczych i społecznych, można wyeliminować i działać jeszcze więcej dzięki rozsądnej polityce, zgodnej współpracy i aktywnemu dążeniu do stworzenia w Polsce nowoczesnych i szybkich kolei.

---

<sup>50</sup> A. Sadowski, *Nasz rynek...*

<sup>51</sup> B. Liberadzki, *Rynek kolejowy w Polsce może być wart 30 mld zł*, [www.rynek-kolejowy.pl](http://www.rynek-kolejowy.pl), 10.08.2011.

## Literatura

- Barcik J., Czech P., *Sytuacja transportu kolejowego w Polsce na przełomie ostatnich lat*, Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej nry 67, 68, Gliwice 2010.
- Ciepiela D., *Polska jest europejskim liderem liberalizacji rynku kolejowego*, www.wnp.pl.
- Danklefsen N., *Transport lądowy: harmonizacja przepisów prawa*, circa.europa.eu.
- Dyduch J., *Polski rynek kolejowy w Unii Europejskiej*, „Infrastruktura Transportu” 2010, nr 4.
- Dziadek S., Lipińska-Słota A., *Szanse i zagrożenia funkcjonowania przedsiębiorstw transportu, spedycji i łączności w warunkach jednolitego europejskiego rynku transportowego*, AE w Katowicach, Katowice 2001.
- Ekspert: dzięki akcesji mamy rynek przewozów towarowych*, www.finanse.wp.pl, 20.07.2011.
- Fularz A., *Będzie mniej konkurencji dla PKP*, Centrum Statystyki Kolejowej, Discussion Paper 145, marzec 2004.
- Jak to się robi na świecie*, www.parkiet.com.
- Kowalczyk J., *Transport w świetle Strategii Lizbońskiej*, eup.wse.krakow.pl.
- Koźlak A., *Ekonomika transportu. Teoria i praktyka gospodarcza*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2008.
- Liberadzki B., *Rynek kolejowy w Polsce może być wart 30 mld zł*, www.rynek-kolejowy.pl.
- Licencjonowanie*, www.utk.gov.pl, 23.07.2011.
- Lipińska-Słota A., *Wybrane zagadnienia opłacalności modernizacji kolejowych ciągów komunikacyjnych o istotnym znaczeniu dla tranzytu przez Polskę*, w: *Szanse i zagrożenia...*, s. 22.
- Mendyk E., *Ekonomika transportu*, Wyższa Szkoła Logistyki, Poznań 2009.
- Mężyk A., Zamkowska S., *Podnoszenie jakości usług w przewozach pasażerskich*, „Technika Transportu Szynowego” 2004, nr 3.
- Nietz F., *Bezpieczny i konkurencyjny – polski rynek kolejowy w 2009*, „Polska Gazeta Transportowa” 2010, nr 14.
- Niewiadomski P., *Światelka w kolejowym tunelu*, „Gazeta Samorządu i Administracji” 2010, nr 5.
- Okrągły stół pelen postulatów*, www.rynek-kolejowy.pl, 20.07.2011
- Piechociński J., *Raport o stanie rynku kolejowego w Polsce*, wrzesień 2006, www.info-rail.pl.
- Prawo Wspólnotowe. Dyrektywy, Rozporządzenia i Decyzje*, www.utk.gov.pl, 20.07.2011.
- Radomska E., *Polityka konkurencji a funkcjonowanie rynku UE*, Biuletyn Polish Open University „Zarządzanie Zmianami” 2007, nr 7–8.
- Raport UTK: *Rynek transportu kolejowego. Przewozy ładunków w I kwartale 2011*, maj 2011 oraz *Przewozy osób w I kwartale 2011*, czerwiec 2011, www.utk.gov.pl.

- Raport społeczny o stanie rynku kolejowego w Polsce za rok 2007*, zespół pod kier. J. Piechocińskiego, Warszawa 2008.
- Sadowski A., *Nasz rynek kolejowy jest do otwarcia*, [www.rynek-kolejowy.pl](http://www.rynek-kolejowy.pl).
- Stajniak M., Hajdul M. i in., *Transport i spedycja*, Biblioteka Logistyka, Poznań 2008.
- Starczewska M., *Trzeci Pakiet Kolejowy*, „Kurier PKP” 2007, nr 46.
- Ślubowski S., *Rynek transportu i logistyki w Polsce. Nowe horyzonty*, Raport ING, maj 2007.
- Trochymiak B., *Dostęp do infrastruktury utrudnia liberalizację rynku usług kolejowych*, „Gazeta Prawna” 2007, nr 89
- III pakiet kolejowy – nowa propozycja Komisji Europejskiej*, „Technika Transportu Szynowego” 2004, nr 3.
- Wojdyga J., *Własnym torem*, „CEO Magazyn Top Menedżerów” 2007, nr 5. [www.stat.gov.pl](http://www.stat.gov.pl).
- Zalewski P., *Szanse i zagrożenia funkcjonowania transportu kolejowego w warunkach jednoczącej się Europy*, w: *Szanse i zagrożenia funkcjonowania przedsiębiorstw transportu, spedycji i łączności w warunkach jednolitego europejskiego rynku transportowego*, red. S. Dziadek, A. Lipińska-Słota, AE w Katowicach, Katowice 2001, s. 266, 269.
- Zygmunt T., *Rola transportu kolejowego w zamierzeniach Unii Europejskiej*, „Infrastruktura transportu” 2008, nr 3.

---

## THE OPENING OF THE POLISH MARKET OF RAILWAY FREIGHT AND INTERNATIONAL PASSENGER SERVICES – OPPORTUNITIES AND THREATS

### Summary

The topic of this discussion is the opening of the Polish market of railway freight and international passenger services. The process is conditioned by numerous amendments to EU and state legislation. This study refers to the most significant legislation in the field of railway. It also contains a discussion of the actual condition of the Polish railways with the reference to the changes which have occurred over recent years. The article is an attempt to verify opportunities and risk that it entails liberalization of the railway market. It is about how the opening of the market can affect the reconstruction of the images of the Polish railways, creating opportunities to develop, reinforcing its importance in the modern economy, and how it can threaten.

*Translated by Aleksandra Milczarek*

**Keywords:** liberalization, rail market, freight and passenger transport.